

# Közlekedés- tudományi szemle

11.

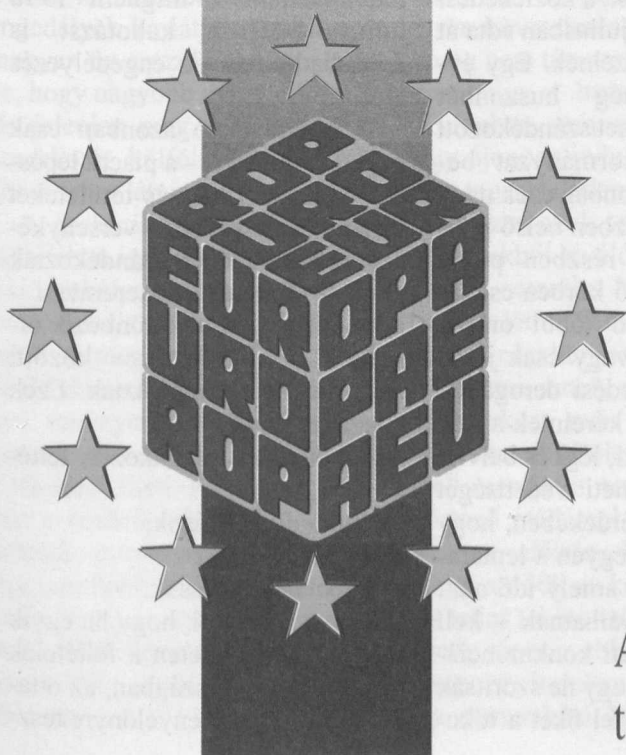
1999

november

XLIX.

évfolyam

EU melléklet



**A MEGOLDÁS**

A melléklet a Külügyminisztérium  
támogatásával jött létre.

dr. Papolczy Péter:

## KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

# Az Európai Unióhoz

történő csatlakozás a magyar közúti fuvarozók nézőpontjából.

Magyarország Európai Unióhoz történő csatlakozása mindkét fél deklarált politikai szándéka, kérdéses azonban a csatlakozás konkrét időpontja, valamint az, hogy az első körben felvenni szándékozott öt ország egyszerre csatlakozik-e az EU-hoz, mintegy bevárva egymás felkészülését, vagy egymás követően, attól függően, melyik ország mikor éri el a felvételi küszöböt. A felvételi küszöb nem jelenti a teljes és tökéletes harmonizációt, bizonyos kérdésekben átmeneti mentességet - derogációt - a korábban csatlakozott országok is kaptak, de teljes harmonizáció még ma sincs minden tekintetben az EU-n belül (pl. ÁFA kulcs) így számíthatunk arra, hogy kellően indokolt esetekben mi is kaphatunk halasztást.

Az előzetes egyeztetések, átvilágítás kapcsán világossá vált, hogy derogációk kérésére az un. érzékeny területeken, ahol lemaradásunk az EU mögött a legjelentősebb, és az elmaradás behozatala nem annyira szándék, mint inkább pénz - és pedig sok pénz - kérdése, kerülhet sor. Az érzékeny területek: a mezőgazdaság, a környezetvédelem és a közlekedés. Ugyanakkor a derogációk száma nem lehet túl magas, hiszen általános felkészültségünket teszi kérdésessé, időtartama - esettől függően - 2-5 év lehet. A derogációk időtartama szempontjából döntő kérdés a csatlakozás tényleges időpontja.

A magyar kormányzat által megcélzott 2002. évi csatlakozást az EU nem siet visszaigazolni, sőt, az új német kancellár hivatalba lépése óta inkább az EU belső

- még új tagok nélkül végrehajtott - reformja került előtérbe, a belépni szándékozók pedig türelemre intik, és az inkább lassúbb, de a harmonizáció magasabb szintjén végrehajtott, mintsem egy elsietetett, feszültségeket hordozó csatlakozást tartják célravezetőnek. Az Unió szempontjából a legnagyobb feszültséget a szociális szféra, a munkabérek, az életszínvonal terén fennálló szakadék tartalmazza, amely különbségből az itt befektető nyugati cégek ugyan jól profitálnak, de ha a munkaerő szabadon áramolhatna az új belépők és a jelenlegi EU országok között, veszélyt jelentene az ottani munkerő foglalkoztatására nézve, és ronthatná a munkanélküliségi mutatókat, amelyek nyugaton ma is a legfőbb gondot okozzák.

Mindenesetre folynak már az érdemi tárgyalások, a közlekedési pozíciós anyagot júliusban adta át a kormány Brüsszelnek. Egy évvel ezelőtt még huszonhét derogációs kérelmet szándékozott a közlekedési kormányzat benyújtani, mára azonban ezek nagy részétől elállt, részben belső politikai nyomásra, részben pedig azért, mert az első körben csatlakozni szándékozó többi ország egyáltalán nem, vagy csak jóval kevesebb közlekedési derogációt kért. A halasztási kérelmek a magyar vasuti, közúti, légi és belvízi közlekedés átmeneti védettségét célozzák, annak érdekében, hogy hosszabb idejük legyen a lemaradás behozatalára, amely idő alatt versenyképessé válhatnak - kell válniuk - a nyugati konkurenciával, más szóval, hogy ne szorítsák ki, ne vásárolják fel őket a tőke-

erős nagy nyugati cégek.

Az európai Egységes Belső Piac 1993 január elsején jött létre, miután a már korábban létrehozott közös ipari, mezőgazdasági, kereskedelmi, és pénzügyi politikát követően a még hiányzó közös közlekedéspolitika is megvalósult. Ennek keretében úgymond liberalizálták a közúti személy- és áru fuvarozást, vagyis bevezették a közös vállalkozási engedélyt (EU-Lizenz), amelyet számszerű korlátozás nélkül adnak ki. Ugyancsak eltörölték az egymás közötti forgalomban az engedélyezési rendszert, ezzel együtt a kontingenseket. Szabaddá vált a tagországok vállalkozóinak letelepedése az EU tagországokban. Átmenetileg fennmaradt a kabotázs korlátozása, amelyet évente fokozatosan bővülő engedélykontingensek keretei között tettek lehetővé, mígnem 1998 július 1-től a kabotázst is felszabadították az engedélyezés alól.

A liberalizáció azonban csak egyetlen területre - a piacra lépésre - vonatkozott, más területeket viszont, amelyeken a versenyképesség tekintetében szándékoztak egyenlő feltételeket teremteni - harmonizálni - a különböző országok fuvarozói között, szigorúan körbezárták. Ezek a területek a :

- szakmához csatlakozás feltételei,
- műszaki előírások,
- adóztatás, és a
- szociális előírások.

Könnyű belátni, hogy ha egyik vagy másik területen a feltételek puhábbak egy országban, az ottani fuvarozók versenyelőnyre tesz-



nek szert a másik országban keményebb feltételek között dolgozókkal szemben, képesek árban alákinálni, végső soron a piacról kiszorítani őket. Ugyanezeket a harmonizációs lépéseket a csatlakozni kívánóknak is meg kell tenniük a felkészülés során. A magyar szabályozás ebben a tekintetben jól előrehaladt, némely tekintetben pedig még keményebb is az EU szabályozásnál.

Nálunk a belföldi és a nemzetközi áru fuvarozás szabályozása eltér egymástól. Míg a belföldi fuvarozásban számszerű korlátozás nincs, a nemzetközi fuvarozásban immár 7 éve 4800 darab, legalább 20 tonna raksúlyú jármű dolgozhat mintegy 1000 cégnél. A kontingenst a korlátozott számban rendelkezésre álló külföldi engedélyek indokolják. A legfeljebb 3,5 tonna raksúlyú járművek száma nem korlátozott, míg a két kategória közötti járművek nem fuvarozhatnak nemzetközi relációban. A csatlakozást követően a belföldi és nemzetközi piacra lépés megkülönböztetését valószínűleg fel kell majd oldani, a kontingenst eltörölni. Az, hogy ez derogációval történik-e, attól függ, hogy a nyugati - elsősorban a szűk keresztmetszetű osztrák - engedélyek korláta oldódik-e. A magyar fuvarozóknak sem érdeke, hogy nagyobb magyar kapacitás jelenjen meg a piacon, mint amekkorát külföldi engedélyekkel el lehet látni.

A szakmához csatlakozás tekintetében igen közel vagyunk az EU szabályozáshoz, a szakmai kompetencia (vizsga letétele), az erkölcsi megbízhatóság és megfelelő tőkeerő hármas követelménye érvényesül. A részletekben vannak eltérések, különösen ami a tőkeerőt illeti, hiszen az Unióban a rendelkezésre álló tőke és tartalék minimumát írják elő - egy járműnél 9000 Euro, a továbbiaknál egyenként 5000 Euro - míg nálunk követelmény, hogy az összes tőke legalább 50 %-a saját tőke legyen, ill. raksúly tonnán-

ként 5000 forintot kell letétbe helyezni. Ezek az előírások szigorúbbak, mint az Unióéi, akadályozzák a hitelfelvételt, a járműlízinget, amelyek másutt nemcsak elfogadottak, hanem igen elterjedtek is. A letét szerepe, esetleges elvonásának indokai, módja nem tisztázottak, összege pedig nem jelentős ahhoz, hogy komoly garanciát jelentsen, ilyenformán megkockáztatható: felesleges. Más szóval, a tőkeerő tekintetében hátrányos megkülönböztetést "élveznek" a magyar fuvarozók a külföldiekkel szemben. A hitelfelvételt és a lízinget, mint a járműrekonstrukció módszereit, inkább támogatni kellene, mint gátolni.

A szakmához újonnan csatlakozóknak előbb 2 évig belföldi forgalomban kell dolgozniuk, ezt követően - különbözeti vizsga letétele után - kérhetnek nemzetközi közúti áru fuvarozási engedélyt. Ismét egy előírás, amely nem konform a Unió-belivel, és amelyet a harmonizáció során fel kell adni. Bár a szabályozás célja az, hogy gyakorlatlan fuvarozók ne jelenjenek meg a nemzetközi forgalomban, mégis azt mondhatjuk, hogy miután a Magyarországra fuvarozó idegenekkel szemben ilyen követelményt a magyar hatóság nem támaszthat, ez is diszkriminálja a hazai fuvarozókat. Különben sem mindig indokolt egy újonnan induló céggel szemben tapasztalatlanságot feltételezni, hiszen azok sokkal inkább régi cégekből kiváló gyakorlott emberek, semmint kívülállók révén jönnek létre. Nem is indokolt ezeket a cégeket belföldi munkára kötelezni, amely más piacot, más partnerkört, más kategóriájú járműveket feltételez, amelyeket ki kell cserélni a nemzetközi piacra történő átállással. Szintén kérdéses az előírás, ha azt nézzük, hogy a 4800-as kontingens tartós és teljes lekötöttsége folytán a hatóság nincs is abban a helyzetben, hogy egy induló cégnek 2 év múlva nemzetközi áru fuvarozási en-

gedélyt tudjon ígérni. Így a két-éves belföldi "előélet" előírását célszerű volna minél előbb oldani, hiszen a kontingens foglaltsága miatt új nemzetközi fuvarozó cégek szakmához csatlakozása egyébként is korlátba ütközik.

A műszaki előírások igen nagyszámúak, elég a súly- és méretelőírásokra, a járművek aktiv és passzív biztonsági előírásaira utalnunk, amelyeket a legmesszebbmenőkig harmonizáltak az EU-n belül, és amelyeket a járműgyártók kötelesek betartani. Miután a magyar fuvarozók döntően EU-beli gyárakból szerzik be járműveiket, biztosak lehetnek abban, hogy ezek az aktuális előírásoknak megfelelnek, hiszen típusjóvá hagyást csakis így kapnak. Két téma azonban külön említést érdemel: a járművek környezetbarátsága és az életkora.

Nálunk a belföldi és a nemzetközi forgalomban dolgozó járművekkel szemben eltérő műszaki feltételek voltak - és részben vannak - érvényben. Ez egyrészt a nemzetközi járműpark rohamos korszerűsödését, másrészt a belföldi park leszakadását eredményezte illetve okozta. A nemzetközi parknak kb. háromnegyede "zöld", az un. EU 1 vagy EU 2 környezetvédelmi normának eleget tevő motorral szerelt korszerű jármű, átlagos életkoruk kb. 4 év. A belföldi park gerincét még ma is az IFA-k és más, ma már elavultnak minősülő kelet-európai gyártmányok képezik, átlagos életkoruk a 10 évet meghaladja. A szaktárca 1997-ben írta elő az újonnan forgalomba állított nemzetközi járművekre az EU 1 szabványt, 1998-ban pedig az EU 2-t, és pedig az utóbbit már a belföldi járművekre is. Az EU 2 hirtelen bevezetése a belföldi park tekintetében inkább fékezte, mint segítette a járműrekonstrukciót, sokan inkább a régi jármű továbbfuttatása mellett döntöttek, mintsem új beszerzés mellett. Az érdekképviseletek kívánságát,

hogy belföldön átmenetileg engedjék az EU 1-es járművek forgalombaállítását, a tárca elvetette, azzal, hogy visszalépés volna az EU harmonizációban, hiszen belátható közelségben van már az EU 3 szabvány is, amelyet már késleltetés nélkül veszünk át, várhatóan 2001-től.

Szintén vita van a fuvarozói érdekképviselők és a tárca között a nemzetközi járművekre előírt legfeljebb 8 éves életkor tekintetében. Míg az EU 1 vagy 2 normát nem teljesítő un. EU O járművek gyors lecserélése részben e követelmény - részben a piaci - javára írható, indokolatlannak tűnik az EU 1-es járművekkel szemben is érvényesíteni, amelyek közül az első 1993-as beszerzésűek, és még nagyon jó állapotban vannak. Az EU-ban életkor korlát nincs, ameddig az üzemeltető célszerűnek tartja, és a jármű a műszaki vizsga követelményeit teljesíti, a jármű dolgozhat. Ilyen módon a túlzott szigor ismét hátrányos helyzetbe hozza a magyar fuvarozókat nemcsak a nyugati fuvarozókkal, hanem a keletiekkel szemben is, hiszen az idegen járművek korát nem kérdezik a határon.

Az adóztatással kapcsolatban a közlekedés-specifikus adók összehangolásáról beszélünk. Ez az a terület, ahol az EU-n belül sincs még teljes összhang. Az EU előírja a gépjárműadó minimumát (40 tonnás összsúlyú szerelvény esetén évi 700 Euro (és az üzemanyagadó minimumát (245 Euro a gázolaj 1000 literenként). Gépjárműadót a járművet bejegyző ország szedhet, míg az üzemanyagadót természetesen a vételezés helyén kell leróni. Az úthasználatért fizetendő díjak szedését kapus vagy matricás rendszerben engedik meg, de országonként csak az egyiket. A matricás rendszerben csak a tehergépjárművek után kell úthasználati díjat fizetni - kivétel Ausztria, ahol a személygépkocsik után is. Az egyszeség kedvéért több or-

szág működtet közös matricás rendszert (Németország, Benelux, Dánia, Svédország), és az egyik országban egy évre, hónapra, hétre vagy napra megváltott matrica a rendszer többi országában is érvényes.

Nálunk a legutóbbi adóemelésével az EU előírás szintjét már meghaladja a gépjárműadó, és a 40 tonnás kategóriában legalább 1100 Eurot tesz ki. (Alacsonyabban pl. Luxemburg 200 Euro, Spanyolország 330, Görögország és Portugália 420, Olaszország 500, Dánia 510, magasabbak Németország 1510, Finnország 1530, Ausztria 2780). Magyar sajtósság, hogy a törvényi előírást szem előtt tartva az önkormányzatok maguk állapítják meg a gépjárműadó nagyságát. Nem EU-konform, hogy a külföldi járművek is gépjárműadó fizetésére kötelezettek - mégha legtöbbször teljes vagy részleges mentességet élveznek is a kétoldalú államközi megállapodások alapján.

Az üzemanyagadó Magyarországon - Anglia, Olaszország és Svájc mögött - a negyedik legmagasabb az európai országok közül, messze meghaladja az EU előírást, 1000 literenként kb. 245 Euro, és ez a külföldi járművek vezetőit arra készíti, hogy elkerüljék a magyarországi tankolást. Miután a fizető autópályákat is elkerülik, nagy részük pedig gépjárműadó-mentességet is élvez, nincs messze az igazságtól az állítás, hogy a külföldiek csak minimális mértékben járulnak hozzá a magyar infrastruktúra fenntartásának költségeihez. A nemzetközi forgalomban járó magyar járművek ugyanakkor csak 200 liter üzemanyagot hozhatnak be vámmentesen, míg a külföldiek közül több ország fuvarozói is mentességet élveznek a gyárilag szerelt tankban lévő mennyiség erejéig. A túlságosan magas üzemanyagár és a külföldiek kedvezménye szintén versenyhátrányt jelent a magyar fuvarozóknak.

Az úthasználati díjak tekintetében

Magyarországon pillanatnyilag vegyes rendszer van érvényben, ami nem EU-konform. Mint ismeretes, a kormányzat a matricás rendszert szándékozik az összes autópályára kiterjeszteni. Amíg azonban a különböző elvonások évi összege 400 milliárd forintba tehető, amiből a közútakra 50-60 milliárd jut, a többi egyéb költségvetési célra - többek között a vasút támogatására - fordítják, nem indokolt a közúti fuvarozókat úthasználat címén ismét a pénztárhoz szólnítani.

A szektor adóztatása újragondolandó. Ugy tűnik, az úthasználati díj elkerülhetetlen, annál is inkább, mert EU-konform, de EU-n kívüli országok is egymás után bevezetik. Ez esetben a díjfizetésre kötelezettek körének kiszélesítésével (pl. autópályán kívül a főútvonalakon közlekedőkre is) a díj mértéke az elviselhetőség határain belül maradhatna, megszűnne az autópályák elkerülése, a párhuzamos utak tehermentesülnének. Az üzemanyagadót viszont jelentősen csökkenteni kellene, amely által a külföldiek is gyakrabban tankolnának nálunk, az úthasználati díjak révén pedig ők is hozzájárulnának az utak fenntartásához. Míg ezzel helyreállítanánk a versenyfeltételeket azoknak az országoknak a fuvarozóival szemben, amelyek tőlünk úthasználati díjat szednek, de ők nálunk gépjárműadó-mentességet élveznek, más országok kétségkívül ellenlépéseket tennének. Ezeket a közlekedésdiplomácia útján vagy a magyar fuvarozók idegenben fizetett úthasználati díjának bizonyos kompenzációjával lehetne kivédeni.

Szociális téren lényeges, hogy Magyarország szinte az egyetlen ország a térségben, amely még nem csatlakozott az AETR egyezményhez, amely - egyebek mellett - a gépkocsivezetők maximális munkaidejét illetve minimális pihenőidejét szabályozza, bár jelentős politikai nyomás neheze-



dik a kormányzatra a csatlakozás érdekében. Az AETR nemzetközi forgalomban érvényes, és területileg hatályos, vagyis a mi gépkocsivezetőinkre is vonatkozik, ha AETR egyezményben részes ország területére lépnek. Ugyancsak vonatkozik ránk az AETR-rel szinte mindenben egyező EU 3820/85 és 3821/85 sz. rendelete az EU tagországok területén. A túlvezetést szigorúan szankcionálják, az ellenőrzéseket pedig - kivált az EU-ban, a helyi fuvarozói érdekképviseltek nyomására - egyre sűrítik. Nálunk - egyik jogszabály sem lévén hatályos - nem ellenőrzik a vezetési időket. Az ellenőrzést szolgáló menetíró berendezést (tachográf), amely kijátszhatónak bizonyult, 2000-től fokozatosan felváltja a digitális menetíró készülék, amely a várakozások szerint hitelesen rögzíti a jármű és a gépkocsivezetők teljesítményi adatait. Az EU csatlakozás időpontjában várhatóan át kell venni a 3820-as ill. 21-es rendeletet, addig - felkészülésként - az AETR-hez kell csatlakozni. A csatlakozásnak jelentős anyagi kihatásai vannak többlet munkaerőigény valamint

az ellenőrző közegek kiképzése és felszerelése stb. tekintetében. Ezeket a költségeket dr. Pálfalvi József (KTI) a Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciája 1998 december 14-i szemináriumán tartott előadásában az EU és Magyarország között a közúti közlekedésben fennálló szociális különbségekről, 9-12 milliárd forintba becsülte, amelyek egy része (többlet munkaerő, adminisztráció) a fuvarozó cégeket terheli.

Az előzőeket összefoglalva megállapítható, hogy bár a magyar szabályozás általában megfelel az EU szabályozásnak, számos részlet tekintetében eltér attól, amely eltérések összeadódva jelentős többletterheket okoznak a magyar fuvarozóknak, és hátrányos helyzetbe hozzák őket az EU-beli de kivált az EU-n kívüli versenytársakkal szemben. A versenyhátrány az alacsony jövedelmezőségben, a fejlesztésre fordítható eszközök szűkösségében mutatkozik meg. Így az eltérések kiigazítására, kivált azoké- ra, amelyek túlhaladják az EU előírásokat, volna szükség - többek között (pl. a járműrekonst-

rukció központi támogatása) - ahhoz, hogy a rendelkezésre álló idő alatt a magyar fuvarozók felzárkózhassanak az EU színvonalhoz, illetve a szolgáltatási színvonal fejlesztésével - amelynek csak egyik összetevője a korszerű jármű - felvértézhességük magukat az olcsóbb keleti fuvarszekőkínálattal szemben.

Végezetül arról, hogyan látják az EU kibővítését a nyugat-európai fuvarozók. Ők szociális téren, a munkabérek 5-10-szeres különbségében érzik a szinte áthidalhatatlan szakadékot, ami által az új belépők olcsó szolgáltatással szoríthatják ki a kisebb és sebezhetőbb nyugati cégeket. Ugyanakkor az új belépők kis cégeit is veszélyben látják, amennyiben a nagy nyugati cégek magas szerveztségüket olcsó keleti munkaerő alkalmazásával tehetik még versenyképesebbé. Így fokozatos, és minél inkább elnyújtott csatlakozást, lépésről lépésre kölcsönösen végrehajtott liberalizációt tartanak szükségesnek, amely a tényleges csatlakozási időpont előtt indulna el, és tartana még azután is néhány évig, a teljes harmonizációig.

## KÖZLEKEDÉSEL KAPCSOLATOS EU-HÍREK

### *Kombinált áruszállítás növelésének szükségessége*

Egy hatékonyabb közlekedési rendszer megvalósításával foglalkozik a Gmündben alakult INOMET akadémia (Intermodális Teherszállítási Hálózat Európai Központja). Az akadémia fő célkitűzése az európai áruszállítási struktúra és az áruforgalom keretében az intermodális szállítási rendszer infrastruktúrájának és csomópont hálózatának kifejlesztése. E téma keretében foglalkoztak a kombinált áruszállítással.

Megállapították, hogy az összes áruszállításból jelenleg csak 11 százalékot tesz ki a kombinált áruforgalom és ez a várható intézkedések ellenére sem fog a közeli években lényegesen javulni, mert a vasúti szolgáltatások minősége romlott, miközben a díjszabásokat emelték. Ezek az okok pedig a kombinált szállítási mód iránti keresetet csökkentik.

Az IMOMRT értekezleten ismertették a holland Combi-Road rendszert, amely lehetővé tenné, hogy a kombinált forgalom szinte autópálya rendszeren át legyen lebonyolítható.

### *Transeurópai közlekedési hálózat fejlesztésének pénzügyi keretei*

Az Európai Parlament Költségvetési Bizottsága 1999. március 17-iki ülésén foglalkozott a transeurópai közlekedési hálózat kérdésével. A Bizottság szorgalmazta, hogy a 2000–2006 közötti időszakra 5,5 milliárd euró referencia összeget finanszírozzon a közösség.

Megismételték az Európai Parlamentnek a pénzeszközök felosztására szóló következő állás-

foglalását:

– legalább 55% legyen a vasúti és

– legfeljebb 25% a közúti részesedés,

– 15% pedig közlekedési menedzsment- és telematikai projektre irányuljon,

– a fennmaradó részt a vízi utak, a tengeri, illetve folyami kikötők, valamint a repülőterek fejlesztésére fordítsák.

A Költségvetési Bizottság úgy nyilatkozott, hogy a Közösség pénzeszközeinek 50%-át az essen, 50%-át pedig az egyéb projektekre kell fordítani. Azoknál a projekteknél, amelyekben több mint egy tagállam, vagy nem EU-államok vesznek részt az összköltségnek 20%-a lehet a közösségi részarány. Ugyanez az arány érvényesülhet a környezetvédelmi szempontból különösen jelentős projekteknél is. Állásfoglalásuk szerint lehetővé kellene tenni, hogy a köz- és magánvállalatok a pénzeszközökért folyamodó pályázataikat az érintett tagállam (tagállamok) jóváhagyásával közvetlenül a Bizottsághoz nyújthassák be.

### *Szlovák-osztrák állásfoglalás Kelet- és Nyugat-Európa közötti közlekedés fejlesztéséről*

Júliusban Pozsonyban szlovák-osztrák szimpózium volt a közlekedés és a közlekedésgazdaság kérdéseiről. Központi témaként az EU közlekedésének keletre való kiterjesztésével foglalkoztak. Megállapították, hogy a keleti országokban jelentős gazdasági fejlődés várható a következő években. Ebből az EU-tagállamok is profitálhatnak. Ausztria számos területen kész segítséget nyújtani, hogy a keleti országok közleke-

désének színvonalát közelítsék az EU országok színvonalához. Ehhez azonban az is szükséges, hogy a keleti országok jogrendszereket, intézményeiket igazítsák hozzá a nyugati szintekhez.

A szimpózium azzal a közös kívánsággal fejeződött be, hogy további mélyreható, széles körű információcserére van szükség az EU-ban érvényes közlekedési normákhoz való alkalmazkodás érdekében.

### *Agenda 2000 támogatás*

Az Európai Tanács 1999. március 24–25-iki ülésén széles körű megállapodásra jutott az Agenda 2000-rel kapcsolatban. Az Agenda célja, hogy az EU országait minél hatásosabb, előrelátó politikával segítse és olyan megfelelő pénzügyi kereteket biztosítson, amellyel e politikai célkitűzések kivitelezhetők. Az Agenda révén pénzügyileg lehetővé kívánják tenni új tagok csatlakozását.

Az Agenda 2000 egyik sarkköve a szerkezeti és kohéziós pénzalap reformja, amely az EU-ban a regionális kiegyensúlyozatlanság megszüntetését kívánja elérni. E reformmal már eddig is átfogó infrastrukturális projekteket, így a közlekedési infrastruktúrával kapcsolatos projekteket is támogattak. Az Európai Tanács a jövőben a szerkezeti segítség nagyobb koncentrációját, a szerkezeti pénzeszközök pénzügyi igazgatásának javítását, valamint a letétek és a vagyonkezelés egyszerűsítését kívánja elérni.

Az Európai Tanács szerint a 2000–2006 közötti időszakban a szerkezeti és kohéziós pénzalapok pénzügyi összegének el kell érni a 213 milliárd eurót.



### Résumé

- Dr. János Monigl-Zoltán Ujhelyi-Tamás Koren-Endre Nagy-Zsolt Berki:* La nécessité et certaines aspects méthodologiques de la détermination des trafics des voyageurs .....401  
 Les auteurs présentent les modèles-systèmes du trafic national des voyageurs en utilisant le projet ministériel ayant le titre „L'interaction du développement territorial et des agglomérations avec le développement des transports et de la télécommunication”.
- Péter Baranyi-Dr. Ferenc Oláh:* Le système directif et de localisation intégré du parc des véhicules APLICOM et RAMLINE .....409  
 Les auteurs présentent un système relativement nouveau dans le pays, qui est utilisable pour la direction directe et pour la localisation des véhicules circulant sur le réseau des routes et dans les villes. Le système utilise le GPS pour la localisation, ou bien les systèmes ayant une base de satellite ou de la terre.
- Dr. habil. László Gáspár:* Les aspects techniques et économiques de l'entretien du réseau national des routes .....415  
 La Section de l'administration des Routes et des Ponts de l'Institut de Recherche pour les Sciences des Transports s'occupe entre autres des questions techniques et économiques de l'entretien du réseau routier. L'article présente un des résultats atteints dans ce sujet construit autour du “modèle de comportement”.
- Dr. Domokos Jankó:* Les connexions de la technique de circulation sur la base des mesures accomplies sur l'autoroute M7 .....418  
 L'article détermine les connexions de base “les diagrammes fondamentaux” valable pour la place donnée de la technique de circulation en utilisant les données de base de la mesure de la technique de circulation accomplies à la place d'un des points de mesure permanente sur l'autoroute M7. Sur la base des fonctions la capacité des files à des vitesses libres, qui se développent.
- Gyula Bretz:* Les questions du développement de l'aéroport de Ferihegy .....424  
 L'auteur indique dans son article que les changements de des effets environnementaux et l'approvisionnement en infrastructure es doivent être examinés en cas d'un développement de la capacité de l'aéroport de Ferihegy pour un trafic de 9 ou 14-15 million de voyageurs/an. La mesure des développement peut être décidée dans en connaissance de ces vérifications.
- Dr. Olga Juhász: László Csányi.* le ministre des travaux publics et des transport du gouvernement révolutionnaire.....429  
 L'auteur le rôle du ministre des travaux publics et des transport dans la révolution et la guerre de l'indépendance de 1848/49, qui était condamné au supplice de la corde.
- Annexe de l'Union Européenne
- Dr. Péter Papolczy:* L'accession à l'Union Européenne du point de vue des transporteurs routiers hongrois .....434

### Summary

- Dr. János Monigl-Zoltán Ujhelyi-Tamás Koren-Endre Nagy-Zsolt Berki:* The necessity and some methodological aspects of the determination of the national passenger traffic demands .....401  
 The authors present the model-systems of the national passenger traffic using the statements of the ministerial program having the title “The mutual impact of the area development and settlement development with the development of the transport and telecommunication”.
- Péter Baranyi-Dr. Ferenc Oláh:* The integrated vehicle fleet controlling and place determining systems APLICOM and RAMLINE .....409  
 The authors present in the article a system, relatively new in the country, which is suitable both for the control and place determination of vehicles running in urbans or on the national road network. The system uses the GPS system for the determination of the place or can use for the data transmission both the satellite and the earth based systems.
- Dr.habil. László Gáspár:* The engineering-economic issues of the maintenance of the national road network .....415  
 The Road and Bridge Maintenance Division of the Institute for Transport Sciences, deals with the engineering, and economic issues of the maintenance of the road network, among others. The article shows some issues out of the results achieved in this subject structured around the “behavioural model”.
- Dr. Domokos Jankó:* Road traffic engineering relations on the basis of the survey accomplished on the motorway M7 .....418  
 The article determines the basic relations, the “fundamental diagrams” valid for the given place of the road traffic engineering using the basic data of the traffic engineering survey made on one of the permanent measuring place of the motorway M7 using the linear and logarithmic basic model. On the basis of the

functions the capacity of the traffic lanes can be also determined at the developing speeds.

*Gyula Bretz:* The actual issues of the development of the airport Ferihegy .....424  
The author points out that in case of the capacity development of the airport Ferihegy to a value of 9 or 14-15 million passengers/year the results of the environmental impact changes and the external infrastructure capacity of the airport should be tested as well. The extent of the development can be decided only in the knowledge of those tests.

*Dr. Olga Juhász:* László Csányi, the public works and transport minister of the revolutionary Government .....429

The author explains the role of László Csányi, minister of public works and transport in the Hungarian revolution and war of independence in 1848/49, who was condemned to be hanged by the neck till he dies.  
EU-Annex:

*Dr. Péter Papolczy:* The admission to the European Union from the point of view of the Hungarian road hauliers .....434

The author analyses which kind of conditions shall be satisfied in the field of the road haulage and how they can be fulfilled for the sake of the admission to the EU.

### Zusammenfassung

*Dr. Monigl, János - Ujhelyi, Zoltán - Koren Tamás - Nagy, Endre - Berki, Zsolt:* die Notwendigkeit der Bestimmung der nationalen Bedürfnisse der Personentransporte und deren bestimmten methodischen Gesichtspunkte /Teil I/.....401

Die Autoren stellen unter Anwendung der Feststellungen des ministeriellen Zielprogramms „die Wechselwirkung zwischen der Raum- und Siedlungsentwicklung und der Entwicklung des Verkehrs und des Fernmeldewesens“ die Verkehrsmodellsysteme des nationalen Personenverkehrs vor.

*Baranyi, Péter - Dr. Oláh, Ferenc:* das integrierte System APLICOM und RAMLINE zur Lenkung der Fahrzeugflotte und zur Positionsbestimmung .....409

Im Artikel stellt das Autorenpaar ein, im Lande verhältnismäßig neues System, welches zur Lenkung und zur Positionsbestimmung der sowohl auf dem städtischen, als auch auf dem nationalen Straßennetz verkehrenden Fahrzeuge geeignet ist. Das System wendet zur Positionsbestimmung GPS an, beziehungsweise kann zur Datenübermittlung irgendwelche Systeme sowie auf Satelliten- als auch auf Landbasis anwenden.

*Dr. habil Gáspár, László:* Technisch-wirtschaftliche Fragen der Erhaltung des nationalen Straßennetzes .....415

Die Abteilung für Straßenwirtschaft und Brückenwesen der Institut für Verkehrswissenschaften AG beschäftigt sich unter anderem mit den technischen, wirtschaftlichen Fragen der Erhaltung des Straßennetzes. Der Artikel stellt von den in diesem Bereich erreichten Ergebnissen einige, aufgebaut um das „Verhaltensmodell“ vor.

*Dr. Jankó, Domonkos:* Grundsätzliche verkehrstechnische Zusammenhänge auf Grund der auf der Autobahn M7 durchgeführten Messungen .....418

Der Artikel bestimmt unter Anwendung der Basisdaten der auf einer stationären Messstelle der Autobahn M7 ausgeführten ausführlichen verkehrstechnischen Messung die für die gegebene Stelle geltenden grundsätzlichen Zusammenhänge der Straßenverkehrstechnik, die „fundamentalen Basisdiagramme“, mit Hilfe des linearen und logarithmischen Grundmodells. Neben den auf Grund der Funktionen gestaltenden freien Geschwindigkeiten kann auch die Kapazität der Verkehrsspuren bestimmt werden.

*Bretz, Gyula:* aktuelle Fragen des Ausbaus des Flughafens Ferihegy .....424

Der Autor weist in seinem Artikel darauf hin, dass im Falle des Ausbaus des Flughafens Ferihegy für eine jährliche Fahrgastkapazität von 9 bzw. 14-15 Millionen Personen die Ergebnisse der Änderungen der Umwelteinflüsse und die äussere Versorgung mit Infrastruktur geprüft werden sollen. In der Kenntnis dieser Untersuchungen kann das Ausmass des Ausbaus entschieden werden.

*Dr. Juhász, Olga:* Csányi, László, der Minister für öffentliche Arbeit und Verkehr der revolutionären Regierung .....429

Die Autorin gibt die Rolle des vor 150 Jahren zum Erhängen verurteilten Ministers für öffentliche Arbeit und Verkehr Csányi, László im Freiheitskampf und in der Revolution von 1848/49 bekannt.  
EU-Beilage

*Dr. Papolczy, Péter:* Beitritt zur Europäischen Union aus der Sicht der ungarischen Straßentransporteure .....434

Der Autor analysiert, daß auf dem Gebiet der Straßentransporte zu welchen Bedingungen angepaßt werden sollten und wie diese im Interesse des Beitritts zur Europäischen Union erfüllt werden können.



## Felhívás a KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE jövő évi előfizetésére

Kérjük lapunkat a 2000 évre előfizetni az elmúlt évek gyakorlatának megfelelő módon, vagy az alábbi két megrendelőlap egyikével a Magyar Postához, vagy a Közlekedési Dokumentációs Kft.-hez való megküldésével

A kiválasztott megrendelőlapot kérjük kivágni és borítékban a következő címek egyikére elküldeni legkésőbb 1999. december 10-ig:

**Közlekedési Dokumentációs Kft.**  
Budapest, 1400 Pf. 87.

**HELIR Hírlapelőfizetési iroda**  
Budapest 1900

Egyes szám ára: 150,-Ft, éves előfizetési díj: 1800,-Ft.

Megrendelését előre is köszönjük.

Szerkesztőbizottság

### Megrendelőlap

Megrendeljük a **Közlekedéstudományi Szemle** című folyóiratot a 2000 évre

..... példányban, az alábbi címre:

Megrendelő neve: .....

címe: .....

irányítószáma:

Telefon/fax: .....

A 2000. évi előfizetési díjat, .....-Ft-ot a részünkre küldendő postautalványon a: **Közlekedési Dokumentációs Kft.**

**10200940-21511392-00000000 számlájára**

1999. december 15-ig befizetjük vagy átutaljuk.

Kelt: ....., év ..... hó ..... nap

.....  
megrendelő aláírása

### Megrendelőlap

Megrendeljük a **Közlekedéstudományi Szemle** című folyóiratot a 2000. évre

..... példányban, az alábbi címre:

Megrendelő neve: .....

címe: .....

irányítószáma:

Telefon/fax: .....

A 2000. évi előfizetési díjat, .....-Ft-ot a részünkre küldendő postautalványon a: Magyar Posta Rt. **HJ HELIR 11991102-02102799** pénzforgalmi jelzőszámra 1999. december 15-ig befizetjük vagy átutaljuk.

Kelt: ....., év ..... hó ..... nap

.....  
megrendelő aláírása



A MÁV Rt. az átfogó reform jegyében olyan vasút megteremtésén munkálkodik, amit a polgár, a kormány és a vasutas egyaránt magáénak vall. A vállalati filozófiához egyre átláthatóbb és hatékonyabb gazdálkodó szervezet társul.

- A MÁV biztonságos és folyamatosan bővülő szolgáltatásokkal kíván megfelelni az utasok, a fuvarozók igényeinek.
- A MÁV korszerűsíti járműparkját, pályahálózatát, Magyarország legnagyobb informatikai programját hajtja végre.
- A MÁV az Európai Unióhoz való csatlakozás jegyében versenyképes, vállalkozó, kereskedő vasutat hoz létre.

Mindez a minőségi munkát végző vasutasokkal, egyértelmű kormányzati támogatással és a nemzetközi kapcsolatok fejlesztésével érhető el.



A MÁV Rt teljesítményei	1997. tény	1998. terv	1998. tény	1999. terv
Utasfő (millió)	155,1	154,9	155,2	156,2
Utaskilométer (millió)	8582,6	8574,3	8787,7	8878,0
Árutonna (millió)	46,0	47,6	47,5	47,8
Árutonnakm (millió)	7873	8123	7852	7863
Átlagos állományi létszám (fő)	59229	57420	57252	56572
Termelékenység (képzett tonnakm/fő)	277,8	290,8	290,6	295,9

*Kell a vasút Európában!*